

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05

Diarienummer  
SL 2014-2807

Handläggare  
Jens Plambeck  
08-6861651  
Jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden  
2015-06-02, punkt 8

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Beslut om inriktning för trafikförvaltningens arbete med kombinationsresor cykel och kollektivtrafik, samt om fortsatt utredning av ett eventuellt regionalt låncykelsystem**

### **Ärendebeskrivning**

Ärendet handlar om trafikförvaltningens fortsatta inriktning för kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik och föreslår bland annat en fördjupad utredning om ett eventuellt regionalt låncykelsystem. Ärendet har tagits fram mot bakgrund av principen att trafikförvaltningen inte ska utforma eller ta på sig en roll som riskerar att ge landstinget mindre intäkter.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 5 maj 2015

Bilaga: Utvärdering av kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik, 2014-12-15, dnr (SL 2014-2807)

*Regional cykelplan för Stockholms län*, februari 2014, SATSA 2

Trafikförvaltningens trafikstrategi 2013-03-04, dnr TN2-2013-00543

*Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län*, september 2012, dnr TN 1202-0032

*Fler cyklar i SL-trafiken*, 2008-08-19 rapport av Sweco på uppdrag av SL

*Cykel – trendspaning om cykeln och dess plats i kollektivtrafiken*,

trafikförvaltningen, Strategisk utveckling, analyssektionen, augusti 2013

*Omvärld i förändring – trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholm*,

trafikförvaltningen, Strategisk utveckling, analyssektionen, juni 2012

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* gå vidare med fördjupade studier om ett eventuellt regionalt låncykelsystem med ambition om att ha infört ett sådant i Stockholm kring år 2017

*att* fortsätta samarbetet med kommunerna avseende cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter, samt förstärka cykel i förvaltningens riktlinjer för parkering i enlighet med detta tjänsteutlåtande

*att* utreda framtida möjligheter till att lägga in kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik i reseplaneraren

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*att* se över hur cykel på buss kan utvecklas som ett alternativ till andra kombinationsresetyper i framtiden

*att* återkomma avseende hur landstinget kan arbeta med att erbjuda förbättrade möjligheter för sina anställda att resa med cykel till arbetet.

## **Förvaltningens förslag och motivering**

### *Sammanfattning*

Mot bakgrund av den regionala cykelplanen har trafikförvaltningen nu tagit fram ett förslag på fördjupad inriktning för målet om hur kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik kan förenklas och förbättras.

Under hösten 2014 har trafikförvaltningen genomfört en utredning, *Utvärdering av kombiresande med cykel och kollektivtrafik, 2014-10-31, dnr (SL 2014-2807)*, utifrån de tre kombinationsresealternativ som tas upp i den regionala cykelplanen: cykelparkering, lånecykelsystem och medtag av cykel i kollektivtrafiken. Utredningen har visat på att de alternativ som ger mest nytta är att satsa på cykelparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter och lånecykelsystem.

Cykelparkeringar är framförallt ett kommunalt ansvar att tillhandahålla, medan trafikförvaltningens roll är att initiera och finansiera utbyggnaden av infartsparkeringar för både bil och cykel. Trafikförvaltningen håller på att revidera riktlinjer för infartsparkering som under 2015 för att omfatta även cykel.

Ett eventuellt framtida regionalt lånecykelsystem där landstinget blir en av flera ansvariga parter alternativt ensam ansvarig part, dock inte in egen regi, skulle kunna innebära följande:

- Intäkterna för resande skulle i högre utsträckning kunna stanna inom landstinget oavsett om resenären väljer kollektivtrafik eller cykel då lånecykel finns som attraktivt alternativ.
- Ett lånecykelsystem innebär ökad möjlighet till intäkter inom ett nytt område, samtidigt som landstinget kan ta sitt ansvar som regional kollektivtrafikmyndighet och arbeta för att målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet uppnås.
- Då det råder kapacitetsbrist i kollektivtrafiken kan en viss avlastning genom ett lånecykelsystem vara till fördel för kollektivtrafiken då trängseln minskar och attraktiviteten därmed ökar.
- Kombinationsresande sätter resenären och inte trafikslaget i fokus.
- Ökar förutsättningarna till ett hela resan-perspektiv.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Regionalt låncykelsystem är ett alternativ där trafikförvaltningen som en viktigt regional aktör avseende persontransporter kan ta ett större ansvar och där utredningen, *Utvärdering av kombiresande med cykel och kollektivtrafik*, 2014-10-31, dnr (SL 2014-2807), visar på potentiellt stora nyttor. Ärendet har tagits fram mot bakgrund av principen att trafikförvaltningen inte ska utforma eller ta på sig en roll som riskerar att ge landstinget mindre intäkter.

### *Bakgrund*

Trafikförvaltningen har sedan 2009 i uppdrag att peka ut den långsiktiga inriktningen för hela transportsystemet i regionen och hur det ska hänga ihop. För att tydliggöra landstingets inställning i dessa frågor arbetar trafikförvaltningen aktivt med regionplanen, RUFs, och har även försökt tydliggöra landstingets syn på trafikslaget cykel. Ett förslag till hur detta skulle kunna se ut beskrevs i informationsärende i trafiknämnden i juni 2014.

I samband med informationen i nämnden i juni 2014 beslöt trafiknämnden att uppdra till förvaltningen att återkomma med:

- förslag på hur förvaltningar inom landstinget kan samarbeta kring vad som krävs för att underlätta för anställda inom landstingets verksamheter på ett bättre sätt ska kunna ta cykeln till arbetet,
- samt att uppdra till förvaltningschefen att återkomma till Trafiknämnden med förslag på hur fler cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken kan komma till.

Under hösten 2014 har arbetet med cykel på trafikförvaltningen bestått bl a i en utredning avseende nyttor och risker med olika lösningar för kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik. Denna utredning har belyst cykel ombord på spårtrafiken, regionalt låncykelsystem och parkering. Ambitionen är att utredningen, *Utvärdering av kombiresande med cykel och kollektivtrafik*, 2014-10-31, dnr (SL 2014-2807), ska fungera både som underlag till detta ärende och som underlag till de olika kollektivtrafikslagens utvecklingsplaner, ett arbete som pågår inom trafikförvaltningen 2014-2015.

Mot bakgrund av den regionala cykelplanen, föreslagen strategisk inriktning för cykel och utredningen om risker och nyttor med kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik, har trafikförvaltningen nu tagit fram ett förslag på fördjupad inriktning för hur kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik kan förenklas.

### *Avgränsning*

Avgränsningen för detta ärende gäller besvarande av hur trafikförvaltningen avser arbeta med trafiknämndens ovannämnda uppdrag avseende cykel samt fortsatt inriktning för trafikförvaltningens arbete med att uppfylla den regionala cykelplanens mål om att det ska vara enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik. Ärendet gäller de delar som landstinget kan bidra med. För att uppnå måloppfyllelse i enlighet med den regionala cykelplanen som helhet krävs också att flera andra aktörer genomför åtgärder. Då cykelparkeringar är

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

en delad uppgift och landstingets ansvar framförallt regleras i riktlinje för infartsparkering avgränsas detta ärende till att handla om möjliga insatser för ett regionalt låncykelsystem samt möjligheter till medtag av cykel på tåg.

Uppdraget om att undersöka hur förvaltningar inom landstinget kan samarbeta kring vad som krävs för att underlätta för anställda inom landstinget att cykla bör hanteras centralt inom landstinget, även om trafikförvaltningen sannolikt kan bistå arbetet. Det kan exempelvis röra sig om fler duschmöjligheter, cykelparkering, låncyklar och eventuella förmåner kopplade till cykel som transportmedel för anställda. Dagens situation inom området behöver kartläggas för att sedan kunna ta fram eventuella kompletterande lösningar.

### *Omvärldsanalys*

Trafikförvaltningen bedriver ett omvärldsanalyserarbete och har i det tittat närmare på kollektivtrafikens roll i en föränderlig framtida värld. I dessa analyser får kombinationsresandet en viktig roll i den framtida kollektivtrafiken. Både parkeringar och cykelmedtag i kollektivtrafiken pekas ut som möjliga framtida lösningar. Det handlar inte så mycket om traditionella kollektivtrafikslag som om tillgängligheten som trafiken oavsett trafikslag ger. Till exempel kallar sig Transport of London numera "Mobility service provider" ungefär "tillhandahållare av mobilitet". För en hållbar framtid är det viktigt att hitta nya transportlösningar som undviker bilismens nackdelar men bibehåller dess fördelar. I många länder har låncykelsystemen på senare tid börjat utvecklas på regional nivå och i ökad utsträckning med kollektivtrafikhuvudmannen som ansvarig part. I samband med implementering av framtida nya trafikslag som exempelvis låncykel i regional skala, är det viktigt att dessa knyts till övriga trafiksystem och att biljett- och betalsystemen och andra informationssystem också kan knyta ihop olika transportfunktioner.

### *Överväganden*

Resultatet av utredningen kring övergripande nyttor och kostnader och risker med olika kombinationsresealternativ visar att det framförallt är en satsning på regionalt låncykelsystem och förbättrade cykelparkeringar som skulle få en positiv inverkan på de långsiktiga målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

### Medtag av cykel på kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen har studerat medtag av cykel i tunnelbanan. Kombinationsreseutredningen visar att cykel på tunnelbanan kan ha en negativ inverkan på flera av de långsiktiga målen, samt att det är förknippat med vissa och säkerhets- och tillgänglighetsrisker.

Utredningen avgränsas till tunnelbanan eftersom övriga trafikslag antingen redan har utretts alternativt redan har tillåtet medtag av cykel. I sjötrafiken är cykel tillåtet oavsett tidpunkt, men i mån av plats. Inom busstrafiken genomfördes tester med medtag av cykel under 2009 och 2010 och permanent implementering avslogs sedan av dåvarande SL-styrelsen, beslut 2010-11-23, då försöket inte visade sig effektivt i förhållande till kostnaden för detsamma.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Även om cykel på buss har uteslutits ur utredningen finns med tanke på ändrade förutsättningar för cykel i länet anledning att se över hur denna typ av kombinationsresa kan utvecklas parallellt med exempelvis ett låncykelsystem och utbyggda infartsparkeringar för cykel i framtiden. De ändrade förutsättningarna består till exempel av att den regionala cykelplanen nu finns på plats och stöds av regionens aktörer och ett pågående arbete med turismcykling lett av länsstyrelsen.

Gällande lokalbana och pendeltåg är medtag av cykel tillåtet förutom under rusningstid och vid vissa stationer och med undantag av de linjer där själva fordonen är utformade på ett sätt som omöjliggör medtag av cykel.

I den planerade nya C30-vagnen och uppgraderingen av C20-vagnarna finns en utformning, en så kallad flexyta, som möjliggör medtagande av barnvagn, rullstol och cykel mm ombord på tunnelbanan. Vagnutformningen är bara en del av tunnelbanans infrastruktur, och det finns en rad andra aspekter som spelar in, där några av de viktigaste alltså är kapacitets- och säkerhetsfaktorer. Medtag av cykel på tunnelbana i framtiden är således en fråga som behöver studeras ytterligare utifrån bl a kapacitets- och säkerhetsaspekter, och då även belysa påverkan och åtgärdsbehov på den befintliga infrastrukturen utanför fordonen, såsom stationsutformning, tillgång till hissar etc.

Trafikförvaltningen har i sin trendspaning tittat närmare på cykelns plats i kollektivtrafiken. Det konstateras att det finns ett intresse för att ta med cyklar i kollektivtrafiken, men att kapaciteten inte alltid och särskilt inte i högtrafik medger detta, pga trängseln. Trängseln är den faktor som resenärerna är minst nöjda med, det vill säga ökad trängsel motverkar i hög grad landstingets mål för attraktiva resor. En grundläggande förutsättning för att kunna medföra cyklar ombord utifrån endast ett trafikeringsperspektiv (sedan tillkommer säkerhetsaspekter vilket redogörs för ovan) är utökad kapacitet i tunnelbaneinfrastrukturen så att inte cyklarna konkurrerar om utrymmet med andra resenärer.

Det gäller inte bara i vagnarna utan överallt i systemet, till exempel konkurrensen med rullstolar och barnvagnar i hissarna. Detta gör att de flesta trafikhuvudmän som tillåter cyklar ombord endast gör det under mellantrafiktid.

### Cykelparkering

Att tillhandahålla cykelparkeringar är ett kommunalt ansvar medan trafikförvaltningens roll är att initiera och finansiera utbyggnaden av infartsparkeringar för både bil och cykel. Trafikförvaltningen tar fram riktlinjer för infartsparkering under 2015 för att omfatta även cykel. När det gäller cykelparkeringar bör trafikförvaltningen driva på kommunerna för högre cykelparkeringsnormer vid nybyggnad, ställa krav på hur cykelparkeringar utformas och lokaliseras. Trafikförvaltningen ska även föreslå utformning av cykelgarage och eventuella avgifter för parkering i dessa, t ex kopplade till SL-accesskortet.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen bör också tillsammans med kommunerna inventera befintliga och potentiella cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.

#### Syfte med regionalt lånecykelsystem

Utifrån trafikförvaltningens verksamhet, framträder två möjliga huvudsakliga syften till engagemang i ett lånecykelsystem:

- Möjliggöra pendling med lånecykel över kommungränser genom regional samordning
- Främja hållbart resande och stärka kollektivtrafikens attraktivitet genom ökad möjlighet till kombinationsresor

#### Fördelar med ett regionalt lånecykelsystem

Utifrån ett *intäktsfokus* syns en potentiell fördel.

- Ett regionalt lånecykelsystem kan fånga upp resenärer som idag väljer andra trafikslag framför kollektivtrafik. Detta skulle kunna innebära att om landstinget har helt eller delvis ansvaret för lånecykelsystemet återfås både biljettintäkter från dessa resenärer och intäkter från reklam. Dock behövs fördjupad utredning utifrån dessa aspekter. Principen bör vara att trafikförvaltningen inte ska utforma något eller ta på sig en roll som riskerar att ge landstinget mindre intäkter.

Det finns flera *fördelar för resenärerna*, såsom:

- Förbättrade möjligheter till kombinationsresor och pendling.
- Cykel kan bli en integrerad del av kollektivtrafiken.
- Ett lånecykelsystem på regional nivå förlänger kollektivtrafikens räckvidd genom att underlätta kombinationsresor dörr-till-dörr. Det skulle kunna utgöra ett komplement till övrig kollektivtrafik framförallt vid kortare resor.

Ett lånecykelsystem bidrar till att *uppfylla landstingets mål och satsningar på cykel har visat sig vara mycket samhällsekonomiskt effektivt.*

- Förutom ovanstående fördelar för resenärerna väntas det ge positiv effekt på det totala antalet cykel- och kollektivtrafikresor. Ett regionalt lånecykelsystem fångar upp både kollektivtrafikresenärer som övergått till cykel och bilister som med lånecykeln kan övergå till ett hållbart resande, vilket väntas bidra till ökad kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna.
- Ökat cykelresande bidrar till minskade sjukvårdskostnader för välfärdssjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar.
- Den samhällsekonomiska kalkylen för genomförandet av den regionala cykelplanen där kombinationsresande är en viktig del, visar på mycket hög lönsamhet.
- Eftersom det finns ett intresse från kommersiella aktörer att bedriva lånecykelsystem, kan detta indikera att det skulle kunna vara en företagsekonomiskt effektiv verksamhet, vilket också indikerar att landstinget inte skulle behöva bedriva ett lånecykelsystem i egen regi. Det behövs dock vidare analyser då de kommersiella lösningarna idag



Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

finns på en lokal nivå och endast i vissa kommuner. I kommande utredningar bör de ekonomiska beräkningarna fördjupas.

Ett regionalt låncykelsystem *ligger i tiden* och *Stockholmsregionen har en god grund* att bygga på.

- Infrastrukturen (kollektivtrafik och cykel) är förhållandevis väl utbyggd i Stockholms län vilket kräver mindre investeringar.
- Gemensamma regionala planer och samverkansforum finns redan.
- År 2017 äger den internationella konferensen Velocity rum i Stockholm, vilket med ett nyinigt regionalt låncykelsystem kan bli ett ypperligt tillfälle att visa att Stockholms läns landsting står för det *hållbara resandet från dörr till dörr*.
- Det finns ett intresse bland länets kommuner att delta i ett regionalt system. Stockholms stads låncykelavtal löper ut 2017, och behöver innan dess föregås av ställningstagande och ny upphandling, ett arbete som behöver initieras inom kort.

Sammanfattningsvis bedöms ett regionalt låncykelsystem kunna bidra till att öka andelen resor med cykel och kollektivtrafik och förlänga kollektivtrafikens räckvidd. För enskilda pendlare erbjuder låncykelsystemet nya resmöjligheter och ökad flexibilitet.

Överslagsräkningar visar på en potential till relativt hög självkostnadstäckning. Ett införande kan vara förenat med ekonomisk risk, men riskens fördelning mellan aktörer beror på slutligt val av ansvarsfördelning genom organisationsstruktur och finansieringsformer. Det finns ett stort intresse bland kommunerna att delta i ett regionalt låncykelsystem och landstinget behöver inte ensamt ta ansvar för det regionala låncykelsystemet. Fördelning av ansvaret bör utredas i kommande studier.

#### *Fortsatt arbete och tidplan*

Det fortsatta arbetet under 2015 bör bestå i att göra en fördjupad utredning som ska besvara frågor kring organisationsform och ansvarsfördelning samt nyttor, kostnader och risker med ett regionalt låncykelsystem. Arbetet bör genomföras så långt det är möjligt för att kunna samordnas med kommunernas befintliga kommersiella hyrcykelavtal. Stockholms stads avtal löper ut under 2017, vilket bör kunna utgöra en tidplan för ett eventuellt införande till exempelvis år 2018.

En eventuell etablering av ett regionalt låncykelsystem bör föregås av följande utredningar och ställningstaganden, som med fördel kan genomföras i tre faser:

#### Fas 1 – fastställande av syfte och kartläggning av intressenter

För att skapa goda förutsättningar för samsyn och ge vägledning i utformningen av låncykelsystemet bör alla relevanta aktörer identifieras och involveras i ett tidigt skede. Arbetet kan innehålla två bärande delar:

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- Fastställande av syfte, övergripande mål och målgrupper. Bör genomföras i bred dialog och knyta an till relevanta regionala planer och strategier.
- Intressentanalys.

#### Fas 2 – organisation, ansvar, finansiering och tekniska lösningar och utbyggnadsprinciper

Med utgångspunkt i syfte, övergripande mål och målgrupper genomförs två parallella utredningar:

- Organisations-, ansvars- och finansieringslösningar.
- Beräkningar och kostnader, intäkter och investeringar.
- Strategi för utbyggnad samt utformningsprinciper, inklusive tekniska lösningar.

#### Fas 3 – riktlinjer, kvalitetskriterier, upphandlingar

Utifrån de genomförda utredningarna fastställs inriktningen genom riktlinjer och avtal. Systemet förbereds för implementering genom upphandling.

- Fastställande av regionala riktlinjer för utbyggnad samt kvalitetskriterier
- Upphandlingar av tekniska system samt andra tjänster beroende på val av organisation och finansiering

#### Landstinget som arbetsgivare

Trafikförvaltningen har påbörjat ett arbete med att hitta ansvariga instanser inom landstinget som kan driva arbetet med hur landstinget som arbetsgivare kan underlätta för anställda att på ett bättre sätt ska kunna ta cykeln till arbetet. Trafikförvaltningen deltar gärna i ett eventuellt framtida arbete och avser att återkomma med inriktning i frågan.

#### **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

##### *Påverkan på landstingets budget*

Fortsatt utredning av ett eventuellt låncykelsystem bedöms närmare kunna visa på påverkan på landstingets budget. Beroende på låncykelsystemets karaktär och funktion kan troligen stora delar av de löpande kostnaderna täckas av användaravgifter (samt eventuella intäkter från annonsörer och sponsorer). Påverkan på landstingets budget beror dock på hur ansvaret för systemet organiseras, och som beskrivits ovan är huvudinriktningen att det inte ska ske i egen regi för landstinget. Då finansieringsformen är intimt sammankopplad med syfte, ansvarsfördelning och organisationsform för ett regionalt hyrcykelsystem rekommenderas att en intressentanalys bland länets kommuner genomförs som grund för fortsatt arbete.

##### *Samhällsekonomiska konsekvenser*

I samband med framtagandet av den regionala cykelplanen genomfördes en samhällsekonomisk analys av planens remisshandling. Den visar att genomförandet av planen är mycket samhällsekonomiskt lönsam och nettonuvärdeskvoten (NNK) beräknas till mellan 12,9 och 22,3.



Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05Diarienummer  
SL 2014-2807Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Den lägre kvoten bygger på en utveckling där 8,6 procent av resorna görs med cykel år 2030 (planens mållår) och den högre 13,7 procent cykelresor. Alla kvoter över 2 klassificeras som mycket hög lönsamhet för investeringen i fråga. En ökad satsning på kombinationsresor för cykel och kollektivtrafik är en del av genomförandet av den regionala cykelplanen.

Analysen visar att trots att trafiksäkerheten för cyklister är lägre än för resenärer med bil och kollektivtrafik är hälsoeffekterna positiva på totalen då minskat antal för tidigt döda och minskad sjukfrånvaro blir plusposter i kalkylen. Naturvårdsverket har tagit fram en rapport där även värderingar av minskade sjukvårdskostnader för välfärdssjukdomar som diabetes, högt blodtryck, stroke och hjärt- kärlsjukdomar beräknas. Dessa värderingar har ännu inte antagits av ASEK<sup>1</sup> och finns därför inte med i den samhällsekonomiska analysen, men skulle innebära än mer fördelar för cykelplanens samhällsekonomiska värde, dess nettonuvärdeskvoten (NNK). En trolig konsekvens av att satsa på en högre andel cykelresor är att kostnader för landstinget som helhet kan sparas då det inom till exempel vården på sikt bedöms bli mindre kostnader.

#### *Ekonomisk hållbarhet*

Vad gäller påverkan på den ekonomiska aspekten av hållbarhet bedömer trafikförvaltningen att satsningar på cykel är fördelaktiga för resurshushållning och välfärd. Förbättrade möjligheter att vardagspendla längre sträckor med cykel kombinerat med kollektivtrafik förbättrar tillgängligheten till arbetsmarknaden för flera grupper av länsinvånare och förbättrar tillgången på arbetskraft för länets företag.

#### **Sociala konsekvenser**

Ett integrerat kollektivtrafik- och cykelnät som ökar tillgängligheten till flera målpunkter och ökar valmöjligheten av trafikslag för arbetspendling bedöms som positivt ur ett socialt perspektiv. Påverkan på de sociala konsekvenserna beror dock framförallt på hur låncykelsystemet utformas och var stationer lokaliseras. Samråd har skett med kommunerna men inte med resenärsgupper. Detta bör övervägas i fortsatta studier kring ett regionalt låncykelsystem.

#### **Konsekvenser för miljö och hälsa**

Trafikförvaltningen bedömer att en satsning som syftar mot att färre ska resa i den egna bilen och istället resa i kollektivtrafiken eller cykla påverkar miljön i en positiv riktning. Det kan innebära minskat buller, minskade utsläpp av partiklar, högre andel cykelresor och en mer attraktiv stadsmiljö, samt en positiv påverkan på landstingets folkhälsomål.

---

<sup>1</sup> ASEK är en samrådsgrupp med representanter från olika verk och myndigheter som tar fram rekommendationer för samhällsekonomiska beräkningar. Utgångspunkten är att samhällsekonomiska beräkningar av transportåtgärder bör följa ASEKs rekommendationer för att säkra jämförbarhet och följa god praxis.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-05-05

Diarienummer  
SL 2014-2807

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### **Riskbedömning**

Riskbedömningen har gjorts utifrån två huvudsakliga aspekter: säkerhet och tillgänglighet samt trafikerings- och förseningsrisker. Att ta med cykel i tunnelbanan skulle medföra relativt stora risker ut båda aspekterna. En satsning på utökad cykelparkering och ett regionalt lånecykelsystem bedöms inte innebära några risker utan snarare finns en risk med att inte satsa på cykelparkering då spontanparkerade cyklar på trottoarer mm kan innebära en risk för gångtrafikanter med t ex nedsatt synförmåga.

Ragna Forslund  
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling